

Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 41

Januari - Februari 2009

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Henk Bos
Correctoren: Ge Bos Thoma, Henk Bos en Janneke Bos
Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB), Henk Bos (HB)

Productie en uitgever: Henk en Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2009
*Website: **http://www.xs4all.nl/~bosq***
*Hasebroekstraat 7, 1962 SV Heemskerk, Tel: 0251-230 050, e-mail: **bosq@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
- Scouting Nederland (SN)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 21 zijn op aanvraag te verkrijgen. Zie index op de website.*

Voorwoord

2009 is begonnen met de invoering van het lozingsverbod voor de pleziervaart. Of deze gehandhaafd gaat worden moeten we nu maar afwachten.

Wat niet per januari 2009 is ingegaan is de Binnenvaartwet. Dat betekent o.a. dat pleziervaartuigen langer dan 20 meter nu nog geen certificaat van onderzoek kunnen aanvragen op grond van de Europese richtlijn 2006/87/EG. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat raadt het af om zonder certificaat van onderzoek in het buitenland te gaan varen. Heeft u plannen om deze zomer naar het buitenland te gaan met het schip? Dat is dan geheel op eigen risico. Ieder land mag het handhaven van de richtlijn op eigen wijze invullen.

Inmiddels is het voorstel van de Binnenvaartregeling in de tweede kamer behandeld. Voor zover het er nu naar uitziet wordt de Binnenvaartwet met het bijbehorende Binnenvaartbesluit en de Binnenvaartregeling op 1 mei 2009 van kracht. Als dat niet lukt, wordt het hoogstwaarschijnlijk 1 juli 2009. In ieder geval te laat om nog op tijd een certificaat van onderzoek voor het schip deze zomer aan boord te hebben...

Wat door de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat wel gezegd is, is dat ze tegen het plan van het Blauwfonds van LNV is. Helaas wordt de beslissing door minister Gerda Verburg van LNV genomen en niet door Verkeer en Waterstaat. Wel zal het plan van Gabor nog in de Ministerraad besproken worden.

Tot slot heb ik op woensdag 4 februari 2009 afscheid genomen van Johan Groenewold, de man met de vele petten in de binnenvaart. Een gedreven man die altijd met de belangen van de binnenvaart en de watersport bezig was. In de Laurenskerk te Rotterdam namen vele honderden mensen afscheid tijdens een grootse en indrukwekkende dienst. Johan bedankt voor je tomeloze inzet!

Janneke Bos, hoofdredacteur

Inhoud

Wijziging tarieven Binnenvaart per januari 2009

Op 29 december 2008 heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat opnieuw de tarieven voor de scheepvaart vastgesteld. Het betreft daarbij prijsstijgingen van zowel de binnenvaart als de zeevaart. De prijsstijgingen zijn aangekondigd in de staatscourant.
(http://www.xs4all.nl/~bosq/wetten/SC89488_wijztarievenscheepvaart2009.pdf)
Aangezien in het verhaal in de staatscourant alleen maar wordt aangegeven dat een prijs vervangen moet worden door een andere prijs, krijg je geen inzicht in waar het nu eigenlijk over gaat. Gelukkig kan op internet ook de compleet bijgewerkte tarieven regeling worden opgevraagd.
(http://www.xs4all.nl/~bosq/wetten/Regeling-tarieven-scheepvaart-2005_versie2009.pdf)

Over het algemeen zijn de tarieven met 3 tot 8% gestegen. Alle voor de pleziervaart van toepassing zijnde tarieven zijn in de tabellen terug te vinden inclusief de bijbehorende prijswijzigingen. Enkele prijswijzigingen steken eruit. Deze gaan we hieronder nader toelichten.

Meetbrieven

Wanneer u geen meetbrief heeft en deze voor het eerst aanvraagt kost dat voor een pleziervaartuig € 793,-. Indien er een controlemeting uitgevoerd moet worden kost dat € 355,-, 70% meer dan in 2008. Indien er een meetbrief zonder hermeting wordt afgegeven kost dat € 135,-. Een wijziging van de meetbrief (bijv. wijziging van de scheepsnaam) kost exact hetzelfde terwijl dat in 2008 nog € 45,- bedroeg, een prijswijziging van +300%. Het verlengen van een meetbrief is wel goedkoper geworden, ook € 135,-. Hiervoor betaalt u nu 70% minder.

Onderzoek binnenvaart

Indien de Binnenvaartwet van kracht wordt (medio 2009), dan zullen ook pleziervaartuigen een certificaat van onderzoek nodig hebben. In Info20M nummer 39 schreven we hier al over. Het certificaat zelf kost € 88,-.

Daarnaast moet de eigenaar aantonen dat het schip aan de eisen voldoet. In ons geval aan de eisen van hoofdstuk 21 van de Regeling Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) waarbij het schip aan ALLE eisen moet voldoen, wil een certificaat afgegeven kunnen worden. Ook voor de invoering van de Binnenvaartwet is dat al mogelijk. Met dit certificaat mag op alle binnenwateren van geheel Europa worden gevaren.

Indien de eigenaar niet aan alle eisen kan voldoen dan kan beter gewacht worden op de invoering van de Binnenvaartwet waarna het pleziervaartuig aan de eisen van hoofdstuk 21 van de Europese richtlijn 2006/87/EG moet voldoen. Indien het schip niet aan alle eisen kan voldoen kan er wel een certificaat worden afgegeven maar dan mag het schip geen klaarblijkelijk gevaar opleveren. Er wordt dan een certificaat afgegeven met een bijlage van eisen waar het schip niet aan voldoet. Eventueel kan een beperking van het vaargebied worden opgelegd. Indien het schip niet geheel voldoet mag het schip NIET op de Rijn buiten Nederland varen.

Meetbrieven binnenvaart	Prijs 2008	Prijs 2009	Wijziging
Meting (meetbrief voor schip bestemd voor goederen waarvoor niet eerder Nederlandse meetbrief is afgegeven)	€ 1161,-	€ 1251,-	+8%
Hermeting (meetbrief voor schip bestemd voor goederen dat een verbouwing heeft ondergaan waardoor ledige diepgang is gewijzigd)	€ 1161,-	€ 1251,-	+8%
Meting (meetbrief voor schip niet bestemd voor goederen waarvoor niet eerder Nederlandse meetbrief is afgegeven)	€ 736,-	€ 793,-	+8%
Hermeting (meetbrief voor schip niet bestemd voor goederen dat een verbouwing heeft ondergaan waardoor ledige diepgang is gewijzigd)	€ 736,-	€ 793,-	+8%
Controlemeting (verlenging van de geldigheidsduur van een schip dat geen verbouwing heeft ondergaan dat van invloed is op de ledige diepgang)	€ 209,-	€ 355,-	+70%
Afgifte meetbrief zonder meting of hermeting	€ 120,-	€ 135,-	+12,5%
Verlenging meetbrief	€ 218,-	€ 135,-	-70%
Wijziging van de meetbrief zonder meting of hermeting	€ 45,-	€ 135,-	+300%
Indien werkzaamheden niet volledig zijn uitgevoerd	€ 92,- per manuur	€ 99,- per manuur	+8%

Een keuring kan zowel door de Inspectie Verkeer en Waterstaat als door erkende keuringsinstanties worden uitgevoerd. Die keuze is aan de eigenaar. Het certificaat van onderzoek wordt momenteel alleen nog door IVW uitgereikt.

Voordat een certificaat van onderzoek kan worden afgegeven, moet er eerst een keuring van het schip plaatsvinden. Deze bestaat uit:
* een algemene technische en veiligheidskeuring
* een vlakkeuring (tenzij er een recent deugdelijk vlakrapport is)
* een proefvaart als er twijfel is of de manoeuvreereigenschappen klaarblijkelijk gevaar opleveren
* een keuring van de gasinstallatie (tenzij er een deugdelijk keuringsrapport is)

De vlakkeuring en de keuring van de gasinstallatie wordt niet door IVW uitgevoerd. Deze zal dus door een andere erkende organisatie uitgevoerd moeten worden.
De beide andere keuringen kunnen wel bij de IVW uitgevoerd worden als de eigenaar daar om vraagt. Hiervoor zal de IVW een bedrag in rekening brengen van € 514,- + € 659,- = € 1173,-.

Groot vaarbewijs
De tarieven voor het groot vaarbewijs zijn sterk gestegen. Hierover dient echter wel een belangrijke opmerking gemaakt te worden. Door het CBR/CCV zijn in december de nieuwe tarieven voor 2009 bekend gemaakt. Deze zijn verwerkt in de tabellen. De wijziging van het tarief voor de schriftelijke en mondelinge onderdelen van het groot vaarbewijs zijn echter niet in de staatscourant van 29 december 2009 gewijzigd! Dit betekent dat een kandidaat volgens deze regeling nog gewoon examen kan doen voor de prijzen van 2008… Aangezien er een prijsstijging van 107% is, kan dat behoorlijk oplopen. In Info20M nummer 40 hebben we hierover ook al geschreven. In hoeverre deze "fout" in 2009 nog hersteld gaat worden is momenteel niet bekend. Wel wordt er werk van gemaakt door opleiders en examenkandidaten…
Het mondelinge examen "Navigatie alle binnenwateren" wordt vanaf maart 2009 (planning) een schriftelijk examen i.p.v. een mondeling examen. Men zal dan de kennis en vaardigheden toetsen aan de hand van (meerkeuze)vragen.

Beperkt groot vaarbewijs
In de nieuwe regeling zijn ook de tarieven voor het beperkt groot vaarbewijs opgenomen. Deze tarieven worden pas van toepassing op het moment dat de Binnenvaartwet van

Onderzoek binnenvaart (echte vrachtvaart prijzen zijn weggelaten in dit overzicht)	Prijs 2008	Prijs 2009	Wijziging
Afgifte of wijziging van een certificaat of verklaring	€ 82,-	€ 88,-	+7%
Afgifte ontheffing zonder inspectie	€ 82,-	€ 88,-	+7%
Afgifte duplicaat of gewaarmerkt afschrift	€ 97,-	€ 105,-	+8%
Eerste inspectie, eerste afgifte of vernieuwing geldigheidsduur certificaat	€ 381,-	€ 514,-	+35%
Tweede en volgende inspecties voor bestaande schepen	€ 381,-	€ 514,-	+35%
Tweede en volgende inspecties voor nieuwbouw schepen	€ 501,-	€ 514,-	+3%
Elektrotechnisch onderzoek	€ 381,-	€ 514,-	+35%
Scheepsbouwkundig onderzoek	€ 381,-	€ 514,-	+35%
Proefvaart bestaande schepen	€ 484,-	€ 514,-	+6%
Proefvaart nieuwbouw schepen	€ 612,-	€ 659,-	+8%
Afstempelen plaatjes, (opnieuw) verzegelen van lensafsluiters en andere werkzaamheden	€ 92,- per manuur	€ 99,- per manuur	+8%
Inspectie vervalt i.v.m. niet aanwezig zijn schip of eigenaar	€ 207,-	€ 223,-	+8%
Onderzoek keuring onderdelen of uitrustingsstukken waarvoor goedkeuring IVW of CvD is vereist	€ 317,-	€ 342,-	+8%
Keuren van een tekening, stabiliteitsberekening of lekberekening	€ 250,-	€ 257,-	+3%
Aanwijzen van bedrijven die namens IVW keuren	€ 93,-	€ 100,-	+8%

kracht wordt. Aangezien het examen voor het beperkt groot vaarbewijs op dezelfde manier wordt afgenomen als het groot vaarbewijs en door dezelfde organisatie (CBR/CCV) zijn de tarieven voor het beperkt groot vaarbewijs en het groot vaarbewijs hetzelfde.

Groot pleziervaartbewijs

Voor de pleziervaart komt er een vrijstelling van de verplichting om voor schepen van 25 tot 40 m lengte een beperkt groot vaarbewijs te hebben, in de vorm van het "groot pleziervaartbewijs".

Dit bewijs kan op 2 manieren verkregen worden:
* door het examen CWO Groot Motorschip bij de VAMEX af te leggen
* door de overgangsregeling.

Indien een kandidaat bij de VAMEX het theorie- en praktijkexamen aflegt, dan kost het groot pleziervaartbewijs € 25,-.
Indien een persoon op basis van de overgangsregeling (dus zonder examen te doen) een groot pleziervaartbewijs wil verkrijgen, is hiervoor meer werk noodzakelijk en kost het groot pleziervaartbewijs € 35,-.

De tarieven voor het theorie- en praktijkexamen voor het CWO Groot Motorschip zijn nog niet vastgelegd. Deze zullen op een later tijdstip bekend gemaakt worden.
Het groot pleziervaartbewijs kan pas bij de VAMEX worden aangevraagd als de Binnenvaartwet van kracht is geworden! Deze is momenteel nog niet van kracht. (JB)

Binnenvaartwet 3 februari 2009 behandeld

Op dinsdag 3 februari 2009 zullen de laatste vragen en problemen m.b.t. de Binnenvaartwet, het Binnenvaartbesluit en de Binnenvaartregeling in de tweede kamer behandeld worden. De volgende punten staan op de agenda:
1. Binnenvaartregeling
2. Reactie op het SP-actieplan Binnenvaart
3. Kleine binnenvaartschepen en de binnenvaartwet
4. Handhaving Binnenvaartwet
5. Invoering AIS-transponders aan boord van binnenschepen
6. Actieplan Binnenvaart van de Socialistische Partij

De overheid hoopt dat met deze zitting in de tweede kamer de Binnenvaartwet zo spoedig mogelijk ingevoerd kan worden. (JB)

Vaardocumenten binnenvaart	Prijs 2008	Prijs 2009	Wijziging
Afgifte dienstboekje	€ 18,05	€ 18,05	=
Jaarlijks afstempelen dienstboekje of verklaring vaartijd	€ 6,79	€ 6,79	=
Afgifte vaartijdenboek	€ 20,33	€ 20,33	=
Afgifte verklaring vaartijdenboek	€ 6,79	€ 6,79	=
Wijziging in vaartijdenboek of verklaring vaartijdenboek	€ 6,79	€ 6,79	=
Ontheffing verplichting vaarbewijs	€ 164,-	€ 177,-	+8%
Afgifte Rijnpatent	€ 65,95	€ 40,90	-60%
Uitbreiden, vervangen of omruilen Rijnpatent	€ 54,95	€ 20,45	-37%
Examen Rijnpatent per schriftelijk examenonderdeel	€ 32,05	€ 66,55	+107%
Examen Rijnpatent per mondeling examenonderdeel	€ 90,75	€ 93,75	+3%
Herexamen Rijnpatent per schriftelijk examenonderdeel	€ 32,05	€ 66,55	+107%
Herexamen Rijnpatent per mondeling examenonderdeel	€ 90,75	€ 93,75	+3%
Aanvraag groot vaarbewijs	€ 65,95	€ 40,90	-60%
Aanvraag duplicaat of vernieuwing geldigheid groot vaarbewijs i.v.m. leeftijd	€ 54,95	€ 20,45	-37%
Examen groot vaarbewijs per schriftelijk examenonderdeel	€ 32,05	€ 66,55	+107%
Examen groot vaarbewijs per mondeling examenonderdeel	€ 90,75	€ 93,75	+3%
Herexamen groot vaarbewijs per schriftelijk examenonderdeel	€ 32,05	€ 66,55	+107%
Herexamen groot vaarbewijs per mondeling examenonderdeel	€ 90,75	€ 93,75	+3%
Aanvraag beperkt groot vaarbewijs		€ 40,90	nieuw
Aanvraag duplicaat of vernieuwing geldigheid beperkt groot vaarbewijs i.v.m. leeftijd		€ 20,45	nieuw
Examen beperkt groot vaarbewijs per schriftelijk examenonderdeel		€ 66,55	nieuw
Examen beperkt groot vaarbewijs per mondeling examenonderdeel		€ 93,75	nieuw
Herexamen beperkt groot vaarbewijs per schriftelijk examenonderdeel		€ 66,55	nieuw
Herexamen beperkt groot vaarbewijs per mondeling examenonderdeel		€ 93,75	nieuw
Aanvraag groot pleziervaartbewijs (via examen VAMEX)		€ 25,-	nieuw
Aanvraag groot pleziervaartbewijs via overgangsregeling		€ 35,-	nieuw
Aanvraag klein vaarbewijs	€ 25,-	€ 25,-	=
Examen klein vaarbewijs RKM (VB1)	€ 59,-	€ 59,-	=
Examen klein vaarbewijs aanvullend (VBA)	€ 65,-	€ 65,-	=
Examen klein vaarbewijs AB (VB2)	€ 77,-	€ 77,-	=
Beperkt examen klein vaarbewijs (VBB)	€ 56,-	€ 56,-	=
Examen radarpatent	€ 229,56	€ 237,20	+3%
Theorieherexamen radarpatent	€ 64,05	€ 66,20	+3%
Praktijkherexamen radarpatent	€ 165,45	€ 171,-	+3%
Afgifte radarpatent	€ 65,95	€ 40,90	-60%
Bijschrijven radarpatent op rijnpatent	€ 54,95	€ 20,45	-37%

Examens via CBR/CCV	Prijs 2008	Prijs 2009	Wijziging
Groot vaarbewijs RKM Beperkt groot vaarbewijs RKM	Reglementen RKM € 32,05 Kennis vaarwater € 32,05 Kennis schip € 32,05 Motorkennis € 32,05 Laden en lossen € 32,05 Veiligheid en milieu € 32,05 Navigatie RKM € 90,75 Totaal € 283,05	Reglementen RKM € 66,55 Kennis vaarwater € 66,55 Kennis schip € 66,55 Motorkennis € 66,55 Laden en lossen € 66,55 Veiligheid en milieu € 66,55 Navigatie RKM € 93,75 Totaal € 493,05	+74%
Groot vaarbewijs AB (in 1x zonder eerst GV RKM te doen) Beperkt groot vaarbewijs AB (in 1x zonder eerst BGV RKM te doen)	Reglementen RKM € 32,05 Reglementen AB € 32,05 Kennis vaarwater € 32,05 Kennis schip € 32,05 Motorkennis € 32,05 Laden en lossen € 32,05 Veiligheid en milieu € 32,05 Navigatie RKM € 90,75 Navigatie AB € 90,75 Totaal € 405,85	Reglementen RKM € 66,55 Reglementen AB € 66,55 Kennis vaarwater € 66,55 Kennis schip € 66,55 Motorkennis € 66,55 Laden en lossen € 66,55 Veiligheid en milieu € 66,55 Navigatie RKM € 93,75 Navigatie AB € 66,55 Totaal € 626,15	+54%
Groot vaarbewijs AB (na GV RKM) Beperkt groot vaarbewijs AB (na BGV RKM)	Reglementen AB € 32,05 Navigatie AB € 90,75 Totaal € 122,80	Reglementen AB € 66,55 Navigatie AB € 66,55 Totaal € 133,10	+8%
Zeilbewijs (in 1x zonder GV)	Reglementen RKM € 32,05 Reglementen AB € 32,05 Kennis vaarwater € 32,05 Kennis schip € 32,05 Motorkennis € 32,05 Zeilvaart € 100,- Veiligheid en milieu € 32,05 Navigatie RKM € 90,75 Navigatie AB € 90,75 Totaal € 473,80	Reglementen RKM € 66,55 Reglementen AB € 66,55 Kennis vaarwater € 66,55 Kennis schip € 66,55 Motorkennis € 66,55 Zeilvaart € 100,- Veiligheid en milieu € 66,55 Navigatie RKM € 93,75 Navigatie AB € 66,55 Totaal € 659,60	+39%
Groot rijnpatent (in 1x zonder GV en met 7 rijnzones)	Reglementen RKM € 32,05 Reglementen AB € 32,05 Kennis vaarwater € 32,05 Kennis schip € 32,05 Motorkennis € 32,05 Laden en lossen € 32,05 Veiligheid en milieu € 32,05 Kennis Rijn 7 zones € 224,35 Navigatie RKM € 90,75 Navigatie AB € 90,75 Totaal € 630,20	Reglementen RKM € 66,55 Reglementen AB € 66,55 Kennis vaarwater € 66,55 Kennis schip € 66,55 Motorkennis € 66,55 Laden en lossen € 66,55 Veiligheid en milieu € 66,55 Kennis Rijn 7 zones € 465,85 Navigatie RKM € 93,75 Navigatie AB € 66,55 Totaal € 1092,-	+73%

SP actieplan voor de kleine binnenvaart

In oktober 2008 heeft de SP een actieplan voor de kleine binnenvaart gepubliceerd. Het complete actieplan is terug te vinden via www.xs4all.nl/~bosq/nieuws.htm.
In het plan pleit de SP de volgende 19 acties die de overheid zou kunnen overnemen:

Milieu
1. In 2015 vindt 5% extra transport van goederen over het water plaats ten opzichte van het wegtransport.
2. Stel strenge eisen aan schone motoren voor nieuwe schepen, vergelijkbaar met de Europese normen voor uitstoot van schadelijke stoffen, de zogenaamde euro 6 normen voor wegtransport per 2006.
3. Een lager belastingtarief op zwavelvrije diesel.
4. Na 2009 bij de veiligheidskeuring een verplichte roetmeting voor binnenvaartschepen.
5. Stel een 'Schoonschip'-fonds in voor de aanschaf van het eerste schip van een startende ondernemer. Hiermee worden extra investeringen in schone en zuinige motoren en materieel gedekt. Dit kan gekoppeld worden aan de fiscale regeling Energie Investeringsaftrek. Hierbij kunnen investeringen in energiebesparing in één keer ten laste gebracht worden van de winst. Dit kan ook voor de binnenvaart van toepassing zijn.
6. Stel schepen ouder dan 30 jaar vrij van CCR regels die per 2010 ook op hen van toepassing zouden zijn'.

Financiering
7. Voer een evenredige vrachtverdeling in met vaste bodemprijs voor vrachten per klein binnenschip (tot 1000 ton).
8. Doorzetten van de subsidieregeling VERS1 en deze na 2009 ook toepassen op zwavelarme brandstof.
9. Borgstellingkredieten voor investering in bouw en onderhoud van kleine schepen, zodat investeringen door banken minder risicovol worden.
10. Voer de slooperegeling2 in voor oude binnenvaartschepen waarvan de schipper de opbrengst wil investeren in een nieuw klein binnenvaartschip (tot 1000 ton).
11. Kom binnenschippers op kleine schepen tegemoet door vrijstelling van brug- en havengelden.
12. Er moet snel een actualisatie van het 'Besluit laad en lostijden' komen voor marktconforme vergoeding voor overliggen wordt geboden.
13. Besteed de elf miljoen euro, die het Energieonderzoek Centrum Nederland (ECN) nodig acht aan extra subsidie voor:
a. een bijdrage aan de ombouw van romp en roer van ten minste veertig procent;
b. roetfilters voor de binnenvaart;
c. apparatuur voor bepaling van de adviessnelheid.
14. Structureel 7,7 miljoen euro per jaar voor de achttien schippersinternaten.

Infrastructuur
15. Vergroot en verbeter het stelsel van vaarwegen.
16. Creëer overslagterminals bij de overgang van grote naar kleine vaarwegen.
17. Zorg regionaal voor mobiele kranen die ingezet kunnen worden bij overslag.
18. Regel via de uitgifte van bedrijventerreinen dat bedrijven met grote logistieke stromen die zich voor scheepsvervoer lenen, zich aan water moeten vestigen. Differentieer de grondprijzen, zodat vestiging aan het water relatief goedkoper is. Neem verder in de vergunningvoorwaarden bij bedrijven met een wateraansluiting op dat ze verplicht zijn om minstens vijftig procent van hun aan- en afvoer via deze route te regelen.
19. Zorg voor mogelijkheden om van de ligplaats van het schip snel thuis te kunnen komen.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft 2 maal op dit actieplan gereageerd. De eerste keer op 28 november 2008 waarin globaal gereageerd wordt, de tweede keer op 22 januari 2009 waarbij op alle 19 acties inhoudelijk wordt ingegaan. Beide reacties zijn te downloaden via www.xs4all.nl/~bosq/nieuws.htm.

Alhoewel het actieplan en de bijbehorende reacties van de staatssecretaris gericht zijn op de kleine binnenvaart (kleiner dan 1500 ton of korter dan 85 meter) zijn er ook een aantal reacties die voor de (grote) pleziervaart van belang kunnen zijn:
- Het streven naar strenge eisen aan schone motoren komt overeen met mijn huidige beleid. Binnen de Europese Unie en de CCR pleit Nederland voor de invoering van een emissienorm die vergelijkbaar is met Euro6 in 2016. Dit is in overeenstemming met het convenant met de binnenvaartsector.
- Het kabinet en de Europese commissie zetten in op ambitieuze bronmaatregelen. Het gaat hierbij om normen voor schonere motoren en de invoering van scherpe normen voor zwavelvrije brandstoffen. Door het stellen van scherpe eisen aan motoren en brandstoffen worden de emissies sterk terug gebracht. Ik concentreer me op bronbeleid omdat het efficiënter is de inspanningen hierop te richten, en niet op metingen aan motoren waarvan reeds bekend is dat ze niet schoon zijn en in de nabije toekomst opgevolgd zullen worden door schonere exemplaren.
- Hoewel overgangsmaatregelen voor constructie-eisen aan schepen in het verleden regelmatig onbeperkt in tijd zijn geweest, wordt dit tegenwoordig (ook door de andere Europese binnenvaartlanden) voor de veiligheid als ongewenst beschouwd. Natuurlijk zijn er bijzondere omstandigheden denkbaar waardoor het technisch onmogelijk is om aan de geformuleerde eis te voldoen of waarin dat economisch onoverkomelijk is. Daarvoor bestaat een zogenaamde hardheidsclausule. Tot nu toe is echter een dergelijk verzoek voor het gebruik van de hardheidsclausule nog niet gedaan.
- vanaf 1 januari 2011 wordt het gebruik van zwavelarme gasolie voor de gehele binnenvaart verplicht. Zwavelarme gasolie is nu overigens ook al op veel plaatsen verkrijgbaar en wordt door schippers gebunkerd.
- Ik wil er op wijzen dat er op het Rijksvaarwegennet geen brug- of liggelden geheven worden. En voor de vaarwegen, ligplaatsen en bruggen die niet in het beheer zijn van de Rijksoverheid is het aan de vaarwegbeheerder om te bepalen of hij brug- of havengelden wil heffen. Door hetgeen ik verneem vanuit de sector en vanuit andere vaarwegbeheerders, is bij mij niet het beeld ontstaan dat er

onredelijke tarieven worden gevraagd. Ik ben daarom niet voornemens om andere vaarwegbeheerders te vragen om een vrijstelling van de brug- en havengelden voor kleine schepen.
- Het kabinet zet zich samen met de decentrale overheden in om een toekomstvast netwerk van vaarwegen en havens te realiseren. Om dat te bereiken wordt langs de volgende drie lijnen gewerkt:
1. Het (versneld) inlopen van achterstallig onderhoud
2. Het (selectief) functioneel verbeteren van rijksvaarwegen
3. Het gebiedsgericht samenwerken met decentrale overheden ter behoud en verbetering van regionale vaarwegen en binnenhavens. (JB)

Invoering AIS-transponders aan boord van binnenschepen

Op 19 januari 2009 heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat haar voornemen voor de invoering van AIS-transponders aan boord van binnenschepen aan de Tweede Kamer gemeld middels een brief, zie http://www.xs4all.nl/~bosq/nieuws.htm#57. Dit voornemen is een uitvoering van de RIS-richtlijn die in 2005 Europees is aangenomen.

Schepen, voorzien van AIS-transponders, worden automatisch aangemeld bij en kunnen gevolgd worden door de verkeerscentrales van Rijkswaterstaat (RWS). Dit maakt o.m. het mogelijk om:
- de veiligheid van het scheepvaartverkeer te verhogen;
- de bestaande infrastructuur op de vaarweg beter te benutten en daarmee de komende jaren de groei van het scheepvaartverkeer beter op te vangen; bijvoorbeeld de coördinatie ligplaatsen beheer in havens of de verbeterde afwikkeling van weg- en scheepvaartverkeer bij beweegbare bruggen;
- efficiencywinst te realiseren bij de RWS verkeersposten en bediencentrales;
- de logistieke planning van verladers en terminals te verbeteren.

Voorgesteld wordt om de binnenschepen in Nederland te voorzien van een AIS-transponder en dit te financieren middels een eigen bijdrage van € 500,- per schip. Een goedgekeurde Inland AIS-transponder kost momenteel ongeveer € 2500,- tot € 3000,-. Er zijn nu 3 door de CCR goedgekeurde Inland AIS-transponders. Zie de website van Bureau Telematica: http://www.binnenvaart.org/. Er is bijna € 5 miljoen beschikbaar om dit project tot een goed einde te brengen.

Hoewel deze regeling in eerste instantie bedoeld is voor de beroepsvaart mogen ook schippers van pleziervaartschepen langer dan 20 meter die in de periode 2006-2008 in Nederland hebben rond gevaren gebruik maken van de regeling. Deze regeling geldt dus ook voor buitenlandse schepen die kunnen aantonen in de periode 2006-2008 in Nederland te hebben rondgevaren.

Hoe de regeling er precies uit komt te zien, is de volgende stap in het proces. Deze is nu nog niet bekend.
Men is nu eerst bezig met enkele praktijkproeven om het geheel te testen.

Een eigenaar van een schip kan in pas in aanmerking komen voor deze regeling als:
- hij/zij een goedgekeurde Inland AIS-transponder aanschaft (zeevaart AIS en pleziervaart AIS (class B) komen niet in aanmerking)
- hij/zij pas NA de invoering van deze regeling een Inland AIS aanschaft

Wacht dus nog even met kopen! (JB)

Hoofdstuk 19 naar Brussel

Op 27 januari 2009 is het uiteindelijke voorstel van de European Maritime Heritage namens de Europese behoudsorganisaties voor de invulling van hoofdstuk 19, historische vaartuigen, in de Europese richtlijn 2006/87/EG verstuurd. Dit document is te downloaden via http://www.xs4all.nl/~bosq/downloads_wetten.htm#6.

Het document (volledig in het engels) bevat:
- de aanbiedingsbrief
- het inhoudelijke voorstel voor hoofdstuk 19
- een uitleg per artikel
- een algemene toelichting

Hiermee is de inbreng van de Europese behoudsorganisaties om een voorstel te maken afgerond. In maart 2009 zal de Joint Working Group van de Europese Commissie zich over het voorstel buigen. (JB)

Reacties op de Modernisering van de Monumentenzorg

Op 27 november 2008 heeft minister Plasterk zijn visie op een gemoderniseerde monumentenzorg bekend gemaakt. Het bijbehorende document met daarin de contouren van het nieuwe monumentenstelsel is voor advies verstuurd naar diverse organisaties (Raad voor Cultuur, IPO, VNG etc.) en is te downloaden via http://www.xs4all.nl/~bosq/nieuws.htm#55. Dit document is nog geen definitief beleidsplan, maar een voorstel waarover discussie mogelijk is. De meningsvorming wordt verder gestimuleerd door bestuurlijk overleg, werkbezoeken en discussies over het nieuwe stelsel met en in het veld. OCW wilde voor 23 januari 2009 reacties op de nieuwe plannen voor de monumentenzorg.

Voor zover ons bekend zijn er 3 reacties die de historische vaartuigen en het maritiem erfgoed ondersteunen naar minister Plasterk gestuurd. Hieronder enkele passages uit de schriftelijke reacties van de FONV, de MCN en de LWO. De volledige tekst van deze reacties is te downloaden http://www.xs4all.nl/~bosq/nieuws.htm#60.

Reactie van de FONV
De FONV heeft haar aanbevelingen over de integratie van het varend en nautisch erfgoed in de moderne monumentenzorg uitgewerkt in de notitie "Een veilige haven voor varend erfgoed; Reactie van de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen op Een lust, geen last; Visie

Een veilige haven

voor

varend erfgoed



Reactie van de
Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen



op

Een lust, geen last
Visie Modernisering Monumentenzorg

Modernisering Monumentenzorg". Deze notitie (52 pagina's) is samen met de brief naar de minister gestuurd. De notitie wordt op papier gedrukt en is verkrijgbaar via het bureau van de FONV. [(www.fonv.nl)](http://www.fonv.nl)

De notitie begint met een beschouwing over het belang van water en het daaruit voortgekomen nautisch erfgoed in Nederlands verleden en wat hieraan tegenwoordig nog herinnert. Het varend en nautisch erfgoed heeft in belangrijke mate de ruimtelijk historische structuur van Nederland vormgegeven en maakt daarmee 'het verhaal van Nederland' beleefbaar en afleesbaar. Vervolgens wordt nagegaan wat de Modernisering van de Monumentenzorg (MoMo) te bieden heeft voor het varend erfgoed als onderdeel van de Mobiele Collectie Nederland. Centraal in deze benadering staat de gedachte dat het varend en nautisch erfgoed enerzijds en de monumentenzorg anderzijds veel aan elkaar kunnen hebben. Deze notitie beperkt zich niet tot het behoud van de objecten, maar zij kiest voor de ook vanuit MoMo bepleite verschuiving van objectgerichtheid naar een beleid dat zich richt op de omgeving als geheel, terwijl behoud door conservering verbreed wordt naar behoud door ontwikkeling, hergebruik en het vertellen van doorlopende geschiedenissen. Deze aanpak blijkt bij uitstek geschikt voor het integreren van het varend en nautisch erfgoed in de monumentenzorg. In het tweede gedeelte van deze notitie passeert een zestal concrete voorbeelden de revue.

Een Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA) naar de bijdrage van historische schepen aan dorps- en stadsontwikkeling geeft bestuurders inzicht in de investeringen en in de opbrengsten van voorzieningen voor historische schepen binnen de stedelijke inrichting.
Het is aan te bevelen om een MKBA te laten uitvoeren naar havens voor historische schepen.

Reactie Mobiele Collectie Nederland

Minister Plasterk van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap vergeet volledig de mobiele monumenten in zijn notitie 'Een Lust, geen last' over de modernisering van de monumentenzorg (MoMo). De brancheorganisatie van varende, rijdende en vliegende monumenten, de stichting Mobiele Collectie Nederland, roept de minister per brief op om alsnog gevolg te geven aan de toezeggingen van zijn voorgangers. Het is belangrijk dat er niet alleen voor gebouwde, maar ook voor mobiele monumenten door de rijksoverheid beleid wordt ontwikkeld.
Mobiele monumenten zijn alle historische vaartuigen, wegvoertuigen, railvoertuigen en vliegtuigen, die als zodanig in het Nationaal Register Mobiel Erfgoed zijn geregistreerd. Tot op heden heeft de Rijksoverheid geen regelingen getroffen om het behoud en de presentatie van deze historische vervoermiddelen zeker te stellen.
MCN ziet het ontbreken van de mobiele monumenten als een onbegrijpelijke trendbreuk, nu Minister Plasterk in zijn notitie met geen woord over deze monumenten rept.
In de MoMo-werkgroep 'Kwaliteitszorg' is vastgesteld, dat de mobiele monumenten een wettelijk kader ontberen, terwijl de werkgroep concludeert dat zo'n kader wél gewenst is. De steun van de overheid is noodzakelijk om de toekomst van onze varende, rijdende en vliegende monumenten te kunnen garanderen. Zo moet bijvoorbeeld voorkomen worden dat door moderne wet- en regelgeving het (zeer beperkte) varen, rijden en vliegen met mobiele monumenten onmogelijk wordt gemaakt.

Reactie van de Landelijke Woonboten Organisatie commissie historische woonboten

Wellicht voor de modernisering van de monumentenwet gelukkig, blijkt elke keer dat geld niet zozeer het probleem is bij de instandhouding van drijvende monumenten. Nagenoeg alle van de thans nog bestaande tjalken, klippers, botters, kotters maar ook die van voormalige, gemotoriseerde vrachtschepen als luxe motors, steilstevens, spitsen e.d. zijn behouden gebleven door particulier initiatief. Vele van deze schepen hebben een zekere verandering moeten ondergaan teneinde ze voor hun nieuwe functie (bewoning) geschikt te maken. Een ontwikkeling die ook op de wal gebruikelijk is. Het grootste probleem echter waar behoudsorganisaties en particuliere restauratoren elke keer weer tegen aanlopen is een chronisch gebrek aan ligplaatsen. Een heel groot aantal bijzonder fraaie objecten (al of niet voor bewoning gebruikt) ligt thans min of meer illegaal of half-legaal ergens weggestopt in een oud jachthaventje, ergens in het riet of langs een vergeten loswal.

De druk op de openbare ruimte neemt binnen Nederland steeds meer toe. Overheden gaan daar steeds meer consequenties aan verbinden. In dit opzicht hebben diverse gemeenten onder andere bedongen dat in particuliere jachthavens binnen de gemeentegrenzen géén woonschepen mogen liggen.

Een en ander leidt er toe dat ook mooie historische woonschepen worden opgejaagd van de ene naar de andere plek, en soms na jarenlange strijd worden verkocht naar Engeland, Duitsland of Frankrijk, of simpelweg worden gesloopt.

Uit "Een lust, geen Last" blijkt uw wens monumenten in het vervolg meer in bestemmingsplannen mee te nemen. Wij zouden graag zien dat er bij de totstandkoming van elk bestemmingsplan in Nederland waarbij oppervlaktewater aanwezig is, de mogelijkheid en de wenselijkheid wordt onderzocht ligplaatsen te creëren voor het varende en drijvende mobiele erfgoed. (JB)

Blauwfonds Recreatievaart: Vaarbelasting in een nieuw jasje!

Dit is een persbericht van de Taskforce Versterking Recreatietoervaart
Persbericht | 13-01-2009
Er moet een stimuleringsfonds komen voor de recreatietoervaart. Dit Blauwfonds stimuleert investeringen in de kwaliteit van de watersport. Dat adviseert de Taskforce Versterking Recreatietoervaart vandaag aan minister Gerda Verburg van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV).
Het Blauwfonds draagt bij aan investeringen om knelpunten in het toervaartnet op te lossen, de kleine waterrecreatie te stimuleren, een veilige vaart te bevorderen en milieumaatregelen te treffen. Volgens de Taskforce moeten ongeveer 300.000 van de 510.000 pleziervaartuigen in Nederland een bijdrage leveren aan het Blauwfonds. De 210.000 overwegend kleinere vaartuigen hoeven dat niet.
De Taskforce wijst de invoering van een vaarbelasting af.
De Taskforce onder voorzitterschap van de heer J.D. Gabor adviseert de minister om zeggenschap over het Blauwfonds bij de betrokken watersportorganisaties te leggen. Het Blauwfonds moet een wettelijk kader krijgen met verantwoordingsplicht aan de minister van LNV. Minister Verburg gaat het advies bespreken met de sector, andere departementen en overheden. Voor de zomer reageert het kabinet op het advies.
De minister stelde de Taskforce Versterking Recreatietoervaart op 4 september 2008 in om de technische en bestuurlijke haalbaarheid van een watersportbijdrage te verkennen. De Taskforce besteedt in haar advies onder meer aandacht aan internationale ontwikkelingen rondom identificatie en registratie van pleziervaartuigen, beprijzing van vaarwegen en de kansen en belemmeringen voor een watersportbijdrage. Ook brengt de Taskforce in het advies verschillende opties en bestuurlijke stappen in beeld. De Taskforce adviseert de minister ook welke opbrengsten nodig zijn voor welke maatregelen.
De Taskforce Versterking Recreatietoervaart concludeert dat de instelling van een Blauwfonds bestuurlijk haalbaar is mits er aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Voorwaarden zijn onder meer dat de eventuele bijdragen uitsluitend ten gunste van de watersportsector worden besteed, dat de rijksoverheid zorg blijft dragen voor het Basis Recreatie Toervaartnet Nederland (BRTN) en dat vaarwegbeheerders verantwoordelijk blijven voor onderhoud en beheer van de vaarwegen. De Taskforce acht het verder een voorwaarde dat brug-, sluis- en tolgelden komen te vervallen.
Volgens de Taskforce bestaan er drie opties om een bijdrage te innen: een vaarpas (op persoon), een vaarsticker (op boot) of een vaartuigkenteken (op persoon en boot). De Taskforce concludeert dat uitsluitend voor het innen van een bijdrageregeling voor de recreatietoervaart de voorkeursvariant een vaarsticker is. Als andere beleidsoverwegingen om te komen tot een registratie van vaartuigen ook een rol spelen, dan gaat de voorkeur uit naar een vaartuigkenteken.
De Taskforce bestond naast voorzitter Gabor uit de heren J.H.M. Bond, G.J. Kuiper, L. van Leeuwen, J.A. Monsma en mevrouw M.P.M. Ruijgh-van der Ploeg. Het secretariaat werd verzorgd door het Kenniscentrum Recreatie.
Einde persbericht

Dit in opdracht van het ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij uitgevoerde rapport bevat veel informatie over onze historische schepen. Er is gebruik gemaakt van reeds eerder opgemaakte rapporten die over de invoering van de vaarbelasting gingen. Deze hebben het tot nu toe niet gehaald. De reden waarom ze nu denken dat het wel haalbaar is, is dat de opbrengsten ten bate komen van doelgroep. Communicatie tussen het ministerie van LNV en Verkeer en Waterstaat heeft er nauwelijks plaats gevonden.... Voor schepen langer dan 20 m (geschat aantal 3175) wordt een bijdrage van € 800,- passend geacht. Daarbij gaat men volkomen voorbij aan de regels en lasten die de andere nieuwe wetgeving voor deze doelgroep al opgelegd worden op grond van o.a. de Binnenvaartwet en de Europese richtlijn.

Dit idee is van toepassing op ALLE PLEZIERVAART in Nederland waaronder de historische schepen en pleziervaart vanuit het buitenland dat hier op vakantie is.



Lees het gehele rapport van de taskforce versterking recreatievaart op http://www.xs4all.nl/~bosq/wetten/Advies_Taskforce%5B1%5D._Recreatietoervaart.pdf. Daarnaast is er nog een introductiedossier (0,8 Mb) opgesteld waarin de historische schepen, de behoudsorganisaties en de woonschepen vermeld staan! Zie http://www.xs4all.nl/~bosq/wetten/Introductiedossier_TaskforceRTV.pdf.

Ik verwacht dat de FONV en de diverse watersportorganisaties hierop zullen gaan reageren. Meld uw reactie bij het bestuur van uw organisatie, waar ze verzamelt kunnen worden!

Op het forum van de LVBHB (http://www.lvbhb.info/phpBB/viewtopic.php?t=313) kunnen de leden hun mening over dit blauwfonds kwijt. Leden van Scouting kunnen op http://forum.waterscouting.com/viewtopic.php?p=500956#500956 hun mening kwijt.

Op www.vaarwijzer.info staan enkele analyses van de rapporten en daarop kan iedereen rechtstreeks reageren. Zo staan er de volgende onderwerpen:
- Plezier(boot)belasting?
- Reacties van belangenorganisaties op plezierbootbelasting
- Plezier(boot)belasting nader onderzocht
- Plezier(boot)belasting waarom?
- Plezier(boot)belasting wie gaat betalen?
- Plezier(boot)belasting: waar gaat het geld heen?
- Plezier(boot)belasting: hoe gaat men dat doen?
- Plezier(boot)belasting: wat betalen we nu al?

Op http://www.watersport.nl/forum/forum_posts.asp?TID=5449&PN=1 wordt ook een pittige en uitgebreide discussie gevoerd. Alhoewel gesuggereerd wordt dat de vaarbelasting al een feit is, is dat natuurlijk niet waar.

Er is inmiddels een **petitie** gestart tegen het blauwfonds. Bent u tegen, teken dan http://www.petities.nl/petitie/geen_blauwfonds_voor_de_recreatievaart. Wanneer er meer dan 40.000 reacties zijn verzameld dan moet de overheid deze petitie serieus nemen. Er zijn ongeveer 300.000 watersporters in Nederland maar ook buitenlanders kunnen tekenen.

Binnen de pleziervaart is inmiddels begonnen aan diverse activiteiten tegen dit blauwfonds. Zo roept het Watersportverbond haar leden op om te reageren via http://www.watersportverbond.nl/.

Voor de zomer 2009 wil de Minister (LNV) een besluit nemen over de invoering van het blauwfonds. Voor die tijd moeten we dus klaar zijn. In februari houdt de FONV haar vergaderingen, in maart 2009 wordt er een NPvW vergadering gehouden waarbij vertegenwoordigers van de ANWB, Watersportverbond, KNMC, FONV, Scouting e.d. aanwezig zijn. Wanneer de diverse watersport organisaties hun uiteindelijke mening klaar hebben zullen zij deze zo spoedig mogelijk naar de Minister van LNV versturen. (JB)

Rapport: gebruik van koolteer in de binnenvaart

In het verleden was steenkoolteer een veel gebruikt product om de onderwaterlijn van schepen te verfraaien en te beschermen tegen roest en rot, maar werd ook toegepast op de huid van ballasttanks. Steenkoolteer is een mengsel van stoffen, waarin onder andere polycyclische koolwaterstoffen voorkomen (PAK). Sommige van deze PAK zijn kankerverwekkend, andere giftig of slecht afbreekbaar. Bij het gebruik van teer treden emissies op bij het aanbrengen, door slijtage en uitloging en bij verwijdering van de oude teerlagen. In 1997 trad het besluit PAK-houdende coating in werking. Het besluit verbiedt het toepassen, voorhanden hebben en aan anderen ter beschikking stellen van teerhoudende coatings. Teervrije coatings en bitumen kunnen wel worden toegepast.

Het toepassen van een PAK-houdende coating op de romp van binnenvaartschepen is in Nederland verboden. Met een PAK-houdende coating rondvaren is niet strafbaar. Het beeld bij met name de handhavers is dat een Nederlands verbod op het toepassen van PAK-houdende coatings onvoldoende soelaas biedt voor de verbetering van de waterkwaliteit. Daarom is in 2007 onderzoek gestart dat antwoord moet geven op de beleidsvraag of een bredere internationale aanpak van PAK-houdende coatings binnenvaart nodig is. Inmiddels staat het persbericht op http://www.helpdeskwater.nl/coatings_binnenvaart.



In het rapport (zie *http://www.xs4all.nl/~bosq/nieuws.htm#61*) komt een positiever beeld naar voren dan werd verwacht.

De meeste ons omringende landen hebben inmiddels met Nederland vergelijkbare maatregelen getroffen waardoor de bijdrage van de bron 'koolteer binnenvaart' nog maar zeer beperkt is. Andere bronnen zoals atmosferische depositie, aanvoer rivieren en verduurzaamd hout zijn veel belangrijker. Er is dus al sprake van een brede internationale aanpak. Alleen België blijft achter met het treffen van maatregelen.

Hieronder enkele passages die in het rapport staan en van belang zijn voor de historische scheepvaart:
- Nog slechts 7% van de schepen in de Nederlandse wateren is voorzien van een PAK-houdende coating (koolteer).
- De verwachting is dat door het verjongen van de vloot en het milieubewuster worden van de schippers, de PAK-emissie verder zal afnemen.
- Voor het Landelijk Bestuurlijk Overleg Water (LBOW) is er geen aanleiding om op dit moment verdergaande acties te treffen voor de aanpak van de resterende PAK-emissie door coatings binnenvaart.
- Nederland kent een wettelijk verbod op het toepassen en verhandelen van PAK-houdende coatings (PAK-besluit). De naleving van het PAK-besluit in Nederland is goed (>90%).
- Ondanks het PAK-besluit varen op de Nederlandse wateren nog schepen rond met PAK-houdende coatings (ongeveer 7%). Dit komt omdat het PAK-besluit geen verbod kent op het rondvaren met PAK-houdende coatings. Schepen die nog rondvaren met PAK-houdende coatings zijn enerzijds schepen die een ontheffing hebben om koolteer te mogen toepassen (vooral houten historische schepen) en anderzijds zijn het schepen afkomstig uit landen waar geen verbod op koolteer is. Uit praktijkonderzoek blijkt dat het dan vooral om schepen uit België gaat en mogelijk een enkel schip uit Tsjechië.
- Wanneer de emissies vanuit de actieve binnenvaartvloot verder verminderen, worden de andere PAK-emissies vanuit coatings, zoals bitumen coatings en houten schepen met ontheffing, belangrijker. Om die reden is het mogelijk belangrijk om te zijner tijd te onderzoeken in hoeverre de emissie vanuit bitumen coatings zich verhoudt tot de resterende emissies vanuit PAK-houdende coatings binnenvaart (koolteer).
- Zolang geen alternatieven aanwezig zijn voor de koolteergebruikers met ontheffing, is het niet reëel de aandacht op deze groep te richten.
- De bijdrage van de bronnen atmosferische depositie en aanvoer vanuit het buitenland via de grote rivieren, zijn verreweg de grootste bronnen voor PAK. Meer dan 80-90% van de PAK komen via deze bronnen/routes in het Nederlandse oppervlaktewater terecht.
- Het PAK-besluit heeft geen betrekking op de invoer van producten (waaronder schepen) die in het buitenland met een PAK-houdende coating zijn behandeld. Het verbod geldt ook niet voor het voorhanden hebben of het aan een ander ter beschikking stellen van coatings die bestemd zijn voor de export. Bovendien geldt het verbod niet voor het toepassen van teerepoxy's op zeeschepen (inclusief marineschepen) of op producten die bestemd zijn voor de export.
- Het Ministerie van VROM kan (onder voorwaarden) ontheffing verlenen van het verbod koolteer toe te passen in Nederland. Dit is mogelijk wanneer de alternatieven van koolteer onvoldoende bescherming bieden of de koolteer niet kan worden verwijderd. Het gaat dan vrijwel uitsluitend om historische vaartuigen zoals bijvoorbeeld houten botters en zeer roestgevoelige historische stalen schepen.
- Enkele landen (Ierland) geven aan dat er nog wel een kleine hoeveelheid koolteer wordt gebruikt op schepen waar de aanbeveling niet voor van toepassing is (vissersschepen, pleziervaartuigen en historische schepen op de binnenwateren en kunstwerken).
- In Europees verband, European Maritime Hermitage (EMH), is afgesproken dat historische houten vaartuigen een vrijstelling kunnen krijgen voor het verbod op PAK-houdende coatings.
- Verder bleek uit het onderzoek dat met name kennis over gebruik en toepassing van alternatieve coatings nog onvoldoende is. De schippers gebruiken de alternatieven alsof het koolteer is, terwijl de eisen die de alternatieven aan de ondergrond stellen hoger zijn dan bij koolteer. Alleen schoonmaken voldoet niet, een grondige voorbehandeling van de ondergrond is nodig. Er wordt door de schippers dan ook veel geklaagd over de alternatieve coatings. Ze zijn duur, "vallen van het schip af" en beschermen minder goed.
- In de praktijk blijken in de binnenvaart vooral Epoxy en Bitumen coatings te worden toegepast als alternatief voor koolteer. In veel mindere mate wordt ook Chloorrubber en Vinyl coatings gebruikt.
- De eisen aan de ondergrondconditie kunnen door oude schepen met klinknagels in de praktijk niet of alleen met een grote inspanning worden gerealiseerd (informatie vereniging behoud historisch bedrijfsvaartuig).
- Met het blote oog is het niet eenvoudig te zien of en welk type alternatieve coating is toegepast. De alternatieve coatings zijn duurder dan koolteer en vragen over het algemeen een grondige voorbehandeling van de ondergrond (grondiger dan bij koolteer). Dit levert met name problemen op voor oude schepen met veel onregelmatigheden in de huid, zoals klinknagels.(JB)

In memoriam: Johan Groenewold

Op woensdag 28 januari 2009 is Johan Groenewold op 62-jarige leeftijd in Rotterdam overleden.
We kennen Johan niet alleen als directeur van de Verenigde Tankrederij (VT) uit Rotterdam maar ook vanuit de vele commissies en organisaties waar Johan een groot voorvechter was van de belangen van de binnenvaart. Zo zat hij o.a. in het Overleg Nautisch Technische Zaken Binnenvaart, het Deelorgaan Binnenvaart en was hij zeer nauw betrokken bij de uitwerking van de eisen van het beperkt groot vaarbewijs en het groot pleziervaartbewijs.
We kennen hem als een goed netwerker met een uitstekende kennis van de binnenvaart. Deze kon hij goed toepassen in zijn functies bij de sleep- en duwbooteigenaren vereniging Rijn en IJssel, de examencommissie groot vaarbewijs, de stichting Scheepsafvalstoffen Binnenvaart (SAB), de koninklijke vereniging Schuttevaer, de Raad voor de Transportveiligheid en de CBRB.
We wensen zijn familie en vrienden veel sterkte toe bij dit verlies. (JB)

Gas aan boord
Deel 1

Henk Bos

Inleiding

Bij mijn bezoeken aan boord moet ik helaas elke keer constateren dat er het een en ander schort aan de kwaliteit van de gasinstallaties. Soms schrik ik en soms schud ik mijn hoofd. Meestal wordt het door de eigenaar niet eens herkend omdat het al zo lang zo is en er geen ongelukken gebeuren.
Dat er weinig ongelukken gebeuren is ook zo. Een goed aangelegde gasinstallatie is zeer veilig.
Een telling in Duitsland toont aan dat het voor 99,9 % veilig is en de laatste 0,1 % is ook nog vaak terug te voeren op het manipuleren van de verzekering. Nu is de situatie in Duitsland anders dan bij ons in Nederland. Men is meer geneigd om de voorschriften te volgen en informatie in te winnen als men het niet weet. In Nederland wordt er veel geïmproviseerd om een installatie snel werkend te krijgen en daarna blijft het zo. Zelfs als je naar manifestaties gaat waar veel schepen samenkomen kun je van de wal af al zien dat er niet goed wordt nagedacht over de problemen met gas. Deze serie wil ik de problematiek meer inzichtelijk maken zonder een wijsvinger op te heffen.

Zijn er wettelijke eisen?

Voor 2001 werd voor de pleziervaart NEN 3375 gebruikt.
Op 16 juni 1998 werd richtlijn 94/25/EG ingevoerd waarin doelvoorschriften stonden voor nieuwbouw schepen van 2,5 tot 24 meter. Doelvoorschriften wil zeggen dat het veiligheidsdoel wordt omschreven maar niet de middelen. De uitwerking voor gasinstallaties is vastgelegd in de NEN-ISO 10239 (april 1998). Alle installateurs zijn daardoor verplicht CE-goedgekeurd en/of gecertificeerd materiaal te gebruiken. Helaas kunnen ze dit niet daar CE gecertificeerd materiaal niet leverbaar is in Nederland.
De omzet in Nederland is te klein zodat het te duur is om materiaal aan te bieden voor keuring. In Engeland was een fabriek die uitstekend materiaal leverde maar die is door de hoge kwaliteitseisen failliet gegaan.



NEN-EN-ISO 10239 February 2008 (tot 24 meter)

In maart 2001 is de ISO-norm 10239 ingevoerd.
Alle schepen die na maart 2001 worden opgeleverd en zijn voorzien van een gasinstallatie, moeten voldoen aan deze norm. Helaas zijn er enkele verschillen met de eisen van voor maart 2001. Daarom worden er bij de Hiswa 2 controle lijsten gebruikt.
In februari 2008 is een nieuwe NEN-ISO 10239 verschenen die weer afwijkt zodat de Hiswa een derde controle lijst kan gaan maken. Dit is een ongewenste situatie. We moeten naar een standaard lijst met minimale eisen die te accepteren is door de pleziervaart.

Gasgecertificeerde bedrijven

Er is een lijst op het internet aanwezig met ongeveer 107 personen die een Hiswa gaskeuring mogen uitvoeren. Helaas is de lijst niet betrouwbaar. Vroeger werden de gecertificeerde personen aangeschreven als hun termijn verliep en nu moeten ze het zelf in de gaten houden. Het gevolg is dat er nogal wat certificaten zijn verlopen. Geconstateerd moet worden dat er steeds meer "experts" op de markt komen die allemaal een deel van de markt willen. Als ik naar de cijfers kijk loopt het op niets uit. Een cursus met een examen en certificering kostte in 2008 € 560,-. Zonder gereedschap, meetinstrumenten en prijzige formulieren die apart aangeschaft moeten worden.

Het is niet zo ingewikkeld om te constateren dat er het een en ander mis is. Er zitten 260 werkdagen in een jaar.
De belastingdienst stelt het aantal werkbare dagen op 214.



Hiswa gecertificeerde bedrijven voor een pleziervaartgaskeuring vindt u op:
http://www.hiswa.nl/C6/HISWA-Keurmerken/Document%20Library/Gasbedrijven%20lid%2001-2009.pdf
IVW gecertificeerde bedrijven voor een binnenvaartgaskeuring vindt u op:
http://www.ivw.nl/onderwerpen/binnenvaart/tankvaart/erkende%5Forganisaties/ (naar beneden scrollen)

Dit ronden we af op 200. Als alle 107 gecertificeerden (zie lijst) voor een pleziervaart keuring elke dag een keuring doen komen we op 21.000 keuringen per jaar en 63.000 over 3 jaar. Dit houdt in dat er maximaal 1 op de 6 pleziervaart schepen gekeurd kan worden.
Uit de interviews die ik gehouden heb blijkt dat er gemiddeld 5 keuringen per jaar worden uitgevoerd. Met 107 keurmeesters (als ze allemaal nog mee doen!) zijn dit 535 schepen per jaar. Er zijn in Nederland 300.000 pleziervaartschepen zodat eenvoudig te constateren is dat het project geflopt is.
Een tweede conclusie is dat de kosten voor de keurende expert erg hoog zijn en die al gauw de pijp aan Maarten geeft.
Gaskeuringen zijn niet populair. Zo heb ik in onze haven aangeboden om de schepen in de haven gratis te controleren en de dichtheid te testen. Er waren er maar 2 schepen geïnteresseerd!



NEN-normen openbaar?
14 januari 2009 las ik in de krant dat de rechter eind december de NEN-normen heeft bestempeld als algemeen verbindende voorschriften. Dat betekent dat ze openbaar moeten worden gemaakt. Het bouwkundig adviesbureau CBB was naar de rechter gestapt omdat het bureau het niet terecht vindt dat ondernemers auteursrechten moeten betalen voor de normen. Het bouwbesluit bevat honderden verwijzingen naar NEN normen en is in de visie van het bureau en nu ook van de rechter algemene wetgeving. Daarvoor hoeft in Nederland niet te worden betaald.
De rechter moest beoordelen of de bepalingen van het bouwbesluit een algemeen verbindend karakter hebben. Volgens hem is dat het geval, maar dan moeten de normen wel zijn gepubliceerd. Omdat het niet is gebeurd, zijn de bepalingen van het Bouwbesluit en de regelgeving Bouwbesluit formeel nog niet in werking getreden en dus niet verbindend. Door deze uitspraak zijn grote delen van de bouwregelgeving in ons land buiten werking gesteld.

Een parallel valt te trekken met de richtlijn 94/25/EG die gekoppeld is aan NEN-ISO 10239. De inhoud van de norm wordt vakkundig geheim gehouden voor het publiek.

Als een schipper zijn schip aanbiedt voor een gaskeuring heeft hij geen idee over de eisen die gesteld worden. Bij de meeste schepen die voor de eerste keer gekeurd worden, wordt de keuring omgezet naar een gasadvies omdat er nog het een en ander moet gebeuren. Daarom geef ik meestal het advies om de eerste keuring door een installateur te laten doen die op uurbasis werkt. Deze kan dan de installatie op orde brengen wat meestal in 2 à 3 uur gebeurd is. Een installateur beschikt over de benodigde onderdelen en heeft voldoende ervaring met het installeren. Sommige scheepsexperts hebben gelukkig ook de vaardigheid om dit tot een goed einde te kunnen brengen. Het is even zoeken en informeren.
Is een installatie eenmaal goed gekeurd dan is een herkeuring zo gebeurd. Meestal binnen een uur zodat een gaskeuring niet meer hoeft te kosten als € 60,-, de reiskosten niet meegerekend.

EU richtlijn 2006/87/EG (groter dan 20 meter)
Bij de beroepsvaart worden de eisen zoals vermeld in staatsblad 466 binnenschepenbesluit gebruikt. Later dit jaar worden dit de eisen zoals gesteld in het EU richtlijn 2006/87/EG die gelijk is aan het ROSR 1995 (Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn). Hier verandert niets op een paar verwijzingen naar een Publicatieblad van de Europese Unie na.
Bijvoorbeeld "L 389/90 NL Publicatieblad van de Europese Unie 30.12.2006" en "30.12.2006 NL Publicatieblad van de Europese Unie L 389/91". Als u deze stukjes tekst in Google kopieert krijgt u de juiste teksten.

Uit bovenstaande is op te maken dat we een grote winst kunnen maken door aan de schippers uit te leggen hoe een veilige gasinstallatie te realiseren is. Dit is dan ook de doelstelling van de komende verhalen over "gas aan boord".

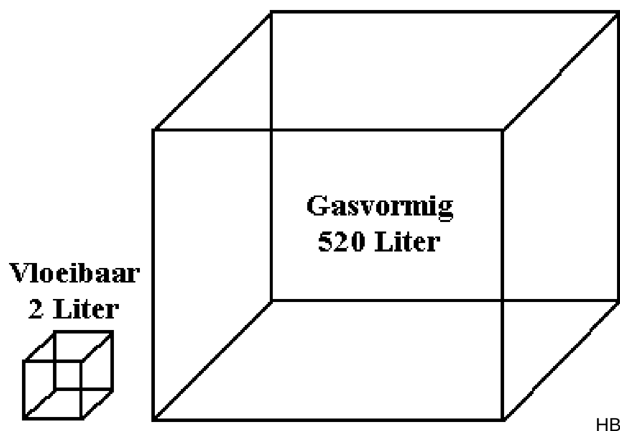


WELK GAS

De NEN-ISO 10239 heeft het over "liquefied petroleum gas" (LPG). Daarmee bedoelen de schrijvers een verzameling koolwaterstoffen die bij normale temperaturen gasvormig zijn en vloeibaar worden als de druk hoog genoeg of de temperatuur laag genoeg is. De verzameling bestaat onder andere uit propaan en butaan.
Het begrip LPG in Nederland en België wordt gebruikt voor autogas. In Dusseldorf op de 'Boot messe' zijn al enige jaren scheepsmotoren te zien die speciaal zijn uitgerust voor het gebruik van LPG. We gaan hier niet verder op in daar het buiten het bestek van dit verhaal ligt.
In Nederland kunnen we kiezen voor butaan of propaan.

Keuze BUTAAN of PROPAAN.
Elk gebruiks toestel dat geschikt is voor butaan is eveneens geschikt voor propaan en omgekeerd.
Waarom dan butaan of propaan zou je vragen. Er is één belangrijk essentieel verschil: butaan verdampt (lees kookt) pas vanaf +5° C en propaan reeds vanaf -44° C. De verbruikers aan boord zoals comfoor, geiser en koelkast verbruiken de damp. Daardoor kan butaan enkel en alleen gebruikt worden indien de omgevingstemperatuur waar de fles zich bevindt hoger is dan +5° C. Bij open hemel in voorjaar en herfst is deze temperatuur 's avonds en 's nachts gauw bereikt en ontstaat er een gevaarlijke situatie. Daarom wordt geadviseerd om propaan toe te passen.

Propaan
De energie inhoud van propaan zit in de buurt van 13kWh en is daarmee beduidend hoger als van aardgas, steenkolen of diesel. De vlamtemperatuur is ongeveer 1900° C. Dit houdt in dat je lang kunt koken op een paar liter gas die relatief weinig plaats inneemt.



Het verschil is een 260 voudige volume vergroting

De druk in de gasfles varieert van 3,7 bar bij 0° C tot 17 bar bij 50° C. Deze waarden gelden alleen zolang er nog vloeibaar gas in de fles zit. Omdat de druk in de fles zeer hoog kan oplopen worden de flessen niet meer dan 80% gevuld.

Propaan heeft heel andere eigenschappen dan aardgas. Aardgas is lichter dan lucht en zal via de ventilatie verdwijnen. Propaan is zwaarder dan lucht en zal naar de bodem zakken. Dat brengt risico met zich mee bij gebruik aan boord daar we het plezierig vinden dat het schip aan de



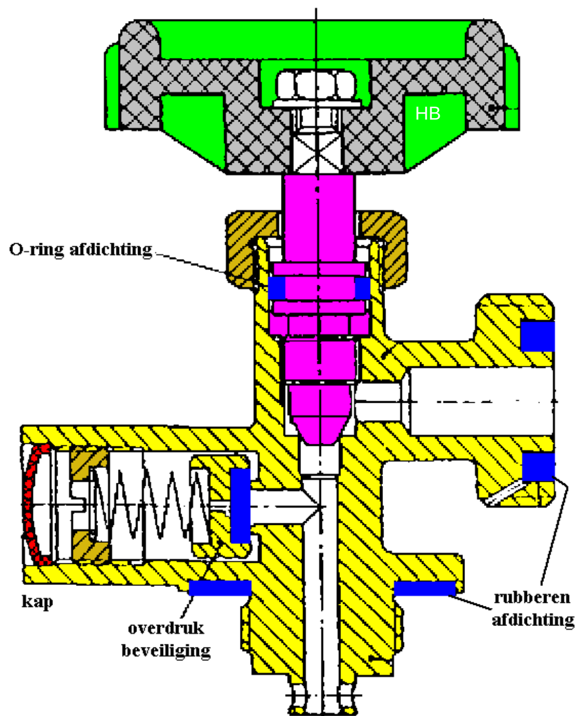


De rechter gasfles is overvuld. Door een temperatuur verhoging is het materiaal van de fles gaan rekken en is zo vervormd dat hij niet meer op zijn bodem kan staan. De eigenaar heeft geluk gehad.



Ook bij deze 5 kg flessen is de rechterfles overvuld. Bij een explosie kan de schade aanzienlijk zijn.

onderkant dicht is. Bij een lekkage (ook een minimale) zal propaan zich verzamelen bij de bodem. De opnemer van een propaangasmelder moet daar dan ook bevestigd worden.



In Duitsland zijn de gasflessen voorzien van een veiligheidsafsluiter waar een veiligheidsklep inzit die zich opent bij 14 bar en sluit bij 13,8 bar.

Milieuvriendelijk
* Lichter als water - vervuild het water niet.
* Niet giftig. Geen vergiftiging bij het inademen. Bij het inademen van grote hoeveelheden is een paar keer diep ademen in de buitenlucht voldoende om terug te keren naar een normale toestand.
* Zuivere verbranding mits de branders schoon zijn.
* Geen verbrandingsproducten zoals roet en dergelijke.
* Pannen en dergelijke worden niet vuil.
* Bijna geruisloze verbranding.
* Produceert geen ruikbare verbrandingsproducten.

Nadelen
* Door de verbranding is er een mogelijk klimaatsveranderings effect.

Ongevallen
* Zeer weinig.
* Zeer weinig branden. 95% van de branden zijn door manipulatie of bedrog ontstaan.
* Explosies komen weinig voor. Meestal met een verkeerde of onzorgvuldige installatie van de apparatuur.
* Barsten of exploderen van de gasflessen komt weinig voor en als het voorkomt is het meestal omdat ze in de ruimte staan waar brand is. Komt door het gebruik van een veiligheidsafsluiter in Duitsland niet voor.

Levering
Propaan wordt geleverd in 3, 5, 11 en 33 kg gasflessen.

DE GASFLES



Afgekeurde gasflessen

Definitie
Een gasfles is een cilindrische drukhouder, voorzien van één aansluiting met klep- of naaldafsluiter, die bedoeld is voor meermalig gebruik en een waterinhoud heeft van ten hoogste 150 liter.

Wanneer is de fles goedgekeurd?
Gasflessen zijn goedgekeurd door een door onze Minister wie het aangaat aangewezen instantie of een ten minste gelijkwaardige instelling, dan wel door een door een dergelijke instelling erkende deskundige; deze goedkeuring blijkt uit de op de gasfles of gastank ingeponste datum.

Controleren bij het aanschaffen



Gassoort.



Juiste gassoort voor fles.



Inhoud fles(sen) maximaal 15 kg.



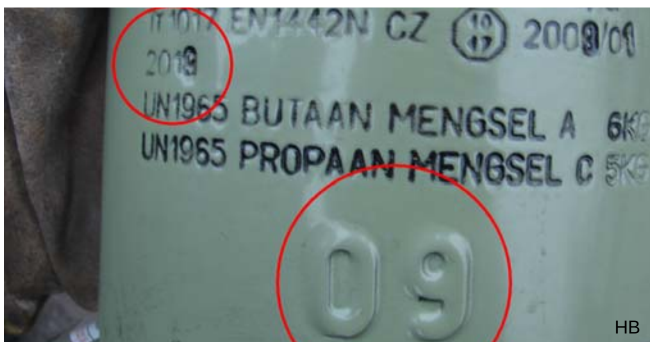


Fles niet gecorrodeerd of beschadigd.

Fles gekeurd.
Er zijn meerdere keuringsinstanties. Stoomwezen gebruikt een leeuwtje en de andere keuringsinstanties (Notified Body's) hebben hun eigen beeldmerk.



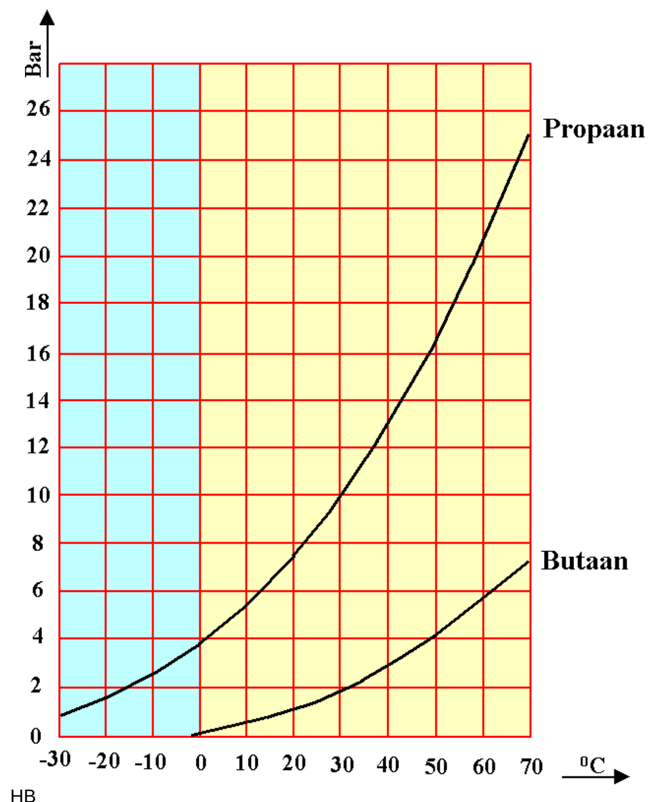
Op rand van fles staat b.v. 01-99@09 dit geeft aan dat de fles gekeurd is in 1999 en dat deze keur geldig is tot 2009 (waar hier een @ is geplaatst staat in werkelijkheid een leeuwtje afgebeeld).



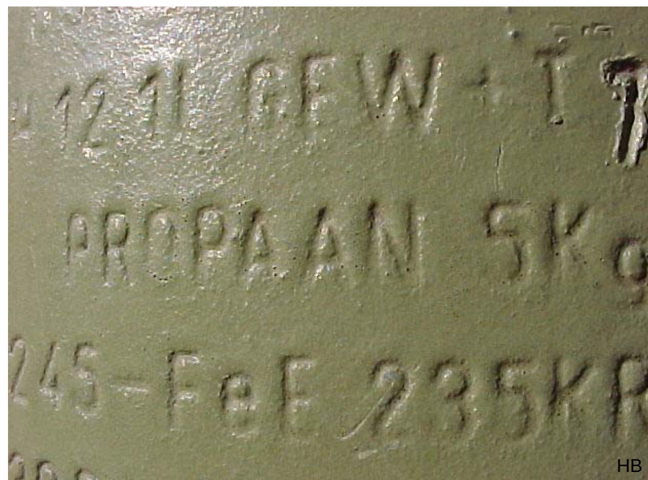
Ruim binnen herkeuringstermijn. De herkeuringstermijn is 10 jaar. Acceptabel is het nog als de fles min. 1 (één) jaar voor de herkeuringsdatum is. Sommige flessen hebben een keuringstermijn van 15 jaar. Vraag uw leverancier.



Een **Butaanfles mag geen propaan** bevatten daar de wand dunner is. Butaanflessen worden beproefd met 15 bar.
De druk van propaan kan veel hoger worden.



De druk van propaan is veel hoger dan butaan bij dezelfde temperatuur!



Gasflessen mogen alleen propaan bevatten als er propaan op staat!

De blauwe Campinggas flessen NOOIT bijvullen met propaan of LPG (ook geen beetje) daar het kogeltje door de druk uit de rubberen zitting kan schieten!





Flesnummer

De flesnummers worden in het register van de Dienst van het Stoomwezen opgenomen. De zogenaamde Eurofles is herkenbaar aan het flesnummer. Dit nummer begint met de letter E, gevolgd door een letter van het land van fabricage (bijvoorbeeld: CZ = Tsjechië) en daarna een volgnummer.

CE teken

Dit teken geeft de gebruiker de garantie heeft dat de aangeschafte apparatuur veilig is en dat de betreffende houder goedgekeurd is volgens de 1999/36/EG norm. Alle landen van de Europese unie erkennen deze norm waardoor transport en vullen probleemloos kan plaatsvinden.

Kleur / herkenbaarheid



Gasflessen als inrit markering

In tegenstelling tot flessen voor technische gassen hebben butaan- en propaanflessen niet alle dezelfde kleur maar voert iedere maatschappij zijn eigen kleur(en). Butaan- en propaanflessen mogen niet worden geschilderd in een kleur die:
* volgens NEN 3268 is bedoeld voor een ander technisch gas;
* gelijk is aan de kleur van brandblustoestellen.
Op grond van de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen moeten alle gasflessen voorzien zijn van een etiket waarop het gevaarsaspect is afgebeeld.



Is de fles en de afsluiter gasdicht

Tijdens het vervoer wordt er zorgvuldig gezorgd dat de flessen en hun afsluiters niet beschadigen. Ondanks dat komt het voor dat er af en toe een kleine lekkage mogelijk is. Sop daarom ALTIJD de fleskraan af bij de schroefdraad aan de voet en de opening waaraan het reduceer bevestigd gaat worden.
Breng lekke flessen direct terug naar de leverancier!





Dit type kunststof gasflessen hebben een tijdje last gehad van lekkage in de rubberen afdichting bij de voet van de afsluiter. Afsoppen is geboden!

De gasflessen met de mogelijke kans op lekkage zijn van het merk Kompozit-Prahavan, het model BKG 12-6PB (inhoud 12 liter, 5 kg) en de serienummers 18000 tot 20000, 28000 tot 29000 en 35000 tot 36000. Van het model BKG 24-6PB (inhoud 24 liter, 10 kg) kunnen de flessen met de serienummers 7450 tot 7750 een fabricagefout vertonen. Het serienummer staat op de ring aan de bovenkant van de fles (onder de afsluiter).
Wie een gasfles van dit merk, type en serienummer heeft, kan deze terugbrengen bij de leverancier of gasvulstation. De winkels waar de Kompozit-Praha kunststof gasflessen worden verkocht, staan op de website: www.iesberts.com. Meer informatie is ook de vinden op de website van www.vwa.nl.



De klacht was dat de fles zo snel leeg was. Afsoppen is wel degelijk nodig. In de cirkel zie je het borrelen.

Mogelijke lekkage van de kunststof gasfles van fabrikant Kompozit-Praha is te horen en te ruiken of met gaslekzoekspray of een zeepsopje aan het licht te brengen. Controleer ook de bodem. Bewaar een lekkende fles in de open lucht en vervoer 'm niet meer ín de auto.



Bij dit type kunststoffen gasflessen is nog geen lekkage geconstateerd. De waarschuwing geldt dan ook niet voor de kunststof gasflessen van BP en Primagaz.



Keurmerk Gasflessen welke zijn geproduceerd volgens de Europese Richtlijn zijn voorzien van het keurmerk pie. Voor de productie van transporteerbare drukvaten zoals gasflessen is vanaf 1 juli 2001 een Europese Richtlijn van kracht geworden. Gasflessen welke volgens deze 0036 norm zijn geproduceerd zijn voorzien van het keurmerk: π (uitgesproken als pie is het zichtbare teken van het streven naar standaardisering binnen Europa voor wat betreft de in gebruik zijnde drukhouders en armaturen voor gassen onder druk en in vloeibare vorm).

Tot voor kort had ieder land in Europa, en ook hier buiten, nationale regels voor het transporteren en opslaan van gevaarlijke stoffen. Het resultaat hiervan was dat, ondanks dat het om gelijke gevaarlijke stoffen gaat, ieder land ander richtlijnen had. Vooral in het kader van het verdwijnen van de fysieke grenzen binnen Europa waren deze nationale regels een belemmering voor het internationale transport en handelsverkeer. Vele normen die nu in gebruik zijn, zijn en worden vervangen door Europese EN-normen.

Lege fles

Een lege fles moet altijd gesloten worden weggezet.
Een fles kan schijnbaar leeg zijn.
* Als bij vriezend weer de fles leeg is dan is het vloeibare propaan opgebruikt. Daar propaan altijd een beetje butaan bevat kan dit nog steeds in vloeibare vorm aanwezig zijn.
* Een ander voorbeeld: Indien bijvoorbeeld te veel propaan wordt onttrokken, leidt de snelle verdamping tot temperatuurdaling van de propaanvloeistof. Hierdoor kan een zodanige verlaging van de gasdruk ontstaan dat er weinig of geen gasafgifte meer is.
Bij temperatuurstijging neemt de gasdruk echter weer toe en kan er propaan en/of butaan ontsnappen indien de schijnbaar lege fles niet wordt afgesloten. Dit leidt vaak tot riskante situaties.

AFKEUR METALEN GASFLES

Het komt nog wel eens voor dat er een gasfles van iemand anders wordt overgenomen. Een tweedehands zogezegd. Hier is het ook zaak om eens goed naar de fles te kijken en bij twijfel contact te zoeken met de leverancier of een vulstation.

Bolle wangen



Als de wangen van de fles niet meer recht zijn is de druk in de fles (tijdelijk) te hoog geweest.
De structuur van het staal is daardoor veranderd en voor de veiligheid van de gebruiker kan niet meer ingestaan worden.





Een deuk

Een deuk die dieper is als 2% van de fles diameter of op het diepste punt dieper is dan een kwart van de deukbreedte.

Een kras

Een kras is een scherpe oneffenheid in het oppervlak waarbij materiaal verloren is gegaan.

Twee krassen die elkaar kruisen

Dit is riskanter dan een enkele kras. De kans op scheuren is beduidend groter.

Scheurtje
Een klein scheurtje kan in de buurt van een deuk of kras gemakkelijk ontstaan.

Een putje
Door corrosie kan er gemakkelijk een (roest) putje ontstaan.

Roestvorming



Binnen de keurinstermijnen en toch afgekeurd.
De overmatige roestvorming is hoogstwaarschijlijk te danken aan gebruik op zee of aan het strand.

Bij roestvorming is de kans groot dat de wanddikte is aangetast en kan de sterkte van de fles nadelig zijn beïnvloed.

Scheefzittende afsluiter
Ook een reden voor alarm. De schroefdraad kan beschadigd zijn.

Brandschade
Te herkennen aan verkleuring of verbranden van de verf. De metaalstructuur kan beschadigd zijn waardoor de fles bij een verhoogde omgevingstemperatuur kapot kan gaan.

Verbogen kraag of handgrepen
Deze kunnen gemakkelijk een scheur inleiden.



Gasflessen zijn niet gemaakt om mee te gooien.



Kan ik hem nog ruilen???

KEUREN KUNSTSTOFFLESSEN

Naast staal kennen we tegenwoordig ook roestvaststaal, aluminium en kunststof gasflessen. Het voordeel van kunststof is zijn gering gewicht en het veilig gedrag bij brand. Het nadeel ligt in de prijs en zijn kwetsbaarheid. Daarom moeten deze flessen kritisch worden bekeken. Hitte, een chemische omgeving, gevallen of een aanrijding kunnen de flessen zo beschadigen dat ze afgekeurd moeten worden.

De fles bestaat uit twee componenten namenlijk:
* Het met glasvezel versterkte drukvat.
* De beschermende kooiconstructie.

Kunststof gasflessen die eigendom zijn van een maatschappij worden geruild en door de maatschappij beoordeeld voor ze gevuld worden. Gekochte kunststof gasflessen kunnen opnieuw gevuld worden bij een vulstation. Deze zal kijken of de fles beschadigingen vertoond. Daarvoor zijn de volgende eisen bepalend:
* Is de veiligheids-, fles(type)- en **product informatie** nog goed leesbaar.
* Is de maximum toegestane **termijn** voor de wettelijke herkeuring niet overschreden?
* Is het drukvat (cocon) **mechanisch niet beschadigd**?
* Is de beschermende **kooiconstructie onbeschadigd**?
Deze kooiconstructie is aangebracht om de cocon te beschermen tegen mechanische beschadigingen van buitenaf.

Bijkomend is het voordeel dat de fles gemakkelijker te hanteren is. De handvaten zijn mede voor de bescherming van de fleskraan.

* **Schuren**
Is de cocon beschadigd in de vorm van één of meer schuurplek(ken) dan is de diepte bepalend of de fles hervuld kan worden of afgekeurd wordt.
- Is de diepte minder dan 0,35 mm dan kan de fles nog een keer gevuld worden.
- Is de diepte groter dan 0,35 mm en minder dan 1,05 mm en niet langer dan 150 mm dan kan de fles gerepareerd worden door een gespecialiseerd bedrijf.
- Is de beschadiging groter dan moet de fles vernietigd worden (chemisch afval).

* **Krassen**
Krassen ontstaan door het in kontact komen met scherpe voorwerpen. De wanddikte wordt ter plaatse meestal aanzienlijk minder.
- Is de diepte minder dan 0,35 mm dan kan de fles nog een keer gevuld worden.
- Is de diepte groter dan 0,35 mm en minder dan 1,05 mm en niet langer dan 150 mm dan kan de fles gerepareerd worden door een gespecialiseerd bedrijf.
- Is de beschadiging groter dan moet de fles vernietigd worden (chemisch afval).

* **Delamineren**
De cocon is gemaakt door een met epoxy gedrenkte glasvezelband te wikkelen. Na het thermisch uitharden is het een sterk geheel geworden. Door mechanische invloeden (hitte, slag of stoot) kan een gedeelte van de band loslaten. Hierdoor wordt de mechanische sterkte nadelig beïnvloedt. Het delamineren is te herkennen aan één of meer witte plekken. Bij deze beschadiging wordt de fles afgekeurd en moet vernietigd worden (chemisch afval).



* **Beschadiging door stoten**
- Te herkennen aan kleine haarscheurtjes in de buitenste harslaag.
- Matwitte puntjes in de buitenste harslaag.
Zijn de afmetingen en het aantal klein dan kan de fles gevuld worden. Zijn er veel beschadigingen dan moet de fles gerepareerd worden door een gespecialiseerd bedrijf.

* **Beschadiging door warmte of vuur**
- Is te herkennen aan verkleuring van het oppervlak van de cocon.
- Brandplekken of vervorming van de bescherming (casing) of fleskraan.
Zijn er kleine smeltpuntjes te zien in de plastic mantel dan is de fles hoogstwaarschijnlijk gebruikt bij snijwerkzaamheden en is het zaak om de fles nauwgezet te beoordelen. Zijn de (roet)vlekken afwasbaar dan kan de fles gevuld worden. Bij twijfel doorsturen naar een gespecialiseerd reparatie bedrijf.
Bij grote schade de fles afkeuren en afvoeren.

* **Vervorming**
Alle kunststof gasflessen met een vervorming komen niet meer in aanmerking voor een hervulling.
Deze flessen kunnen tot een zeer gevaarlijke situatie leiden.

* **Externe chemische invloed**
Epoxy is chemisch goed bestand tegen allerlei chemicaliën. Ethanol en methanol hebben een weekmakende invloed en dit kan zeer gevaarlijk worden. Beide middelen worden tegenwoordig tot 5% als biologische toevoeging aan brandstoffen toegepast.

* **Kooiconstructie**
Bij beschadiging van de kooiconstructie moet deze eerst gerepareerd worden door een gespecialiseerd bedrijf voordat de fles gevuld kan worden.

* **Gasdichtheidscontrole**
Voor dat een fles gevuld kan worden moet de fles nauwgezet gecontroleerd worden op gasdichtheid en wel speciaal:
- De aansluiting van de fleskraan
- De spindel van de fleskraan
- De overdrukbeveiliging van de fleskraan
- De verbinding (bevestiging) van de fleskraan op de fles.
Bij lekkage moet deze fles eerst gerepareerd worden door een gespecialiseerd bedrijf.

Met dank aan Hein Zoon
Gashandel Zoon Heiloo BV
072-5331875



CHECKLIST ‘Gas aan boord’ deel 1			Opmerkingen
De stalen gasfles			
* De fles en afsluiter zijn gasdicht			
De aansluiting van de kraan op de fles is gasdicht			
De spindel van de kraan is gasdicht			
De kraan dicht goed af			
* De fles is gekeurd			
* Propaanfles bevat propaan			
* Gassoort klopt met de fles			
* Butaanfles bevat geen propaan			
* Inhoud fles kleiner dan 15 kg			
* Fles is niet gecorrodeerd of beschadigd			
* Ruim binnen keuringstermijn			
* Flesnummer is aanwezig			
* CE teken is aanwezig			
* De kleur klopt met de gassoort			
* De fles heeft geen bolle wangen			
* De fles heeft geen deuk			
* De fles bevat geen kras			
* De fles heeft geen beginnend scheurtje			
* De wanddikte is niet door roest aangetast			
* De afsluiter zit recht op de fles			
* De fles heeft geen brandschade			
Kunststof gasfles			
* De fles en afsluiter zijn gasdicht			
De aansluiting van de kraan op de fles is gasdicht			
De spindel van de kraan is gasdicht			
De kraan dicht goed af			
* De fles is gekeurd			
* Gassoort klopt met de fles			
* Propaanfles bevat propaan			
* Inhoud fles kleiner dan 15 kg			
* Fles is niet gecorrodeerd of beschadigd			
* Ruim binnen keuringstermijn			
* Flesnummer is aanwezig			
* De veiligheidsinformatie is goed leesbaar			
* De aanduiding van het type fles is goed leesbaar			
* De produktinformatie is goed leesbaar			
* Ruim binnen de keuringstermijn			
* De fles is mechanisch niet beschadigd			
* De kooiconstructie is niet beschadigd			
* De fles bevat geen schuurplekken > 0,35 mm			
* De fles bevat geen krassen > 0,35 mm			
* De fles bevat geen witte plekken			
* De fles bevat geen sporen van warmte of open vuur			
* De fles is niet vervormd			
* De fles bevat geen sporen van chemische invloeden			
Lege gasfles(sen)			
* Lege fles is gemerkt als leeg			
* De afsluiter van de lege fles staat dicht			
* De fles staat op een veilige plek			